FRC 1. 4281

4281

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

Case FRC 10911

RAPPORT

ET

PROJET DE RÉSOLUTION

PRÉSENTÉS

AU NOM D'UNE COMMISSION SPÉCIALE,

PAR J. B. J. BOREL-VERNIERE,

Député par le département de la Haute-Loire,

SUR LA NAVIGATION FLUVIALE.

Séance du 28 frimaire an 7.

Il faut se souvenir continuellement que le commerce intérieur s'applique particulièrement à entretenir la richesse réelle d'un état.

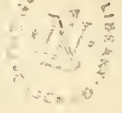
CITOYENS REPRÉSENTANS,

Une partie importante de l'économie & de l'administration publique réclame depuis long-tems votre attention.

La navigation fluviale de France est dans un état si déplorable ; elle devient tous les jours si difficile & si périlleuse, qu'elle ne pouvoit manquer d'exciter les regards & les soins paternels du Corps législatif. C'eût été peu, sans doute, que de faire cesser quelques plaintes, de faire droit à des reclamations particulières. Vous avez senti que des dispositions partielles ou locales n'obtiendroient qu'un médiocre succès ; vous avez desiré que cet objet fût traité sous un point de vue général, & vous avez chargé une commission de vous présenter un projet de loi qui, en vivifiant toutes les parties de la navigation, fît disparoître les vices de ses anciennes administrations, en substituât de nouvelles plus propres à cet objet important, & nous procurât enfin un système complet & uniforme pour toute la République.

Je viens aujourd'hui, au nom de cette commission, vous présenter le résultat de son travail. Vous jugerez si elle a rempli l'honorable tâche que vous lui aviez imposée. Elle eût pu vous soumettre plutôt le fruit de ses observations ; mais elle a cru devoir recueillir des renseignemens positifs, & s'entourer sur-tout des conseils & des leçons de l'expérience, qui, dans une matière aussi importante, est le meilleur guide comme le régulateur le plus sûr.

Ce seroit abuser de vos momens que de retracer à vos yeux les avantages immenses de la navigation. Qui de vous ignore qu'elle est le premier agent du commerce & de l'agriculture ? C'est par ses secours que s'effectuent les transports journaliers, dans tous les points de la République, des productions de toute espèce indigènes à un département, & étrangères à l'autre. Si nos routes & chemins de terre sont indispensables dans l'usage ordinaire, si elles sont regardées comme le moyen le plus puissant pour entretenir cette correspondance active qui lie ensemble toutes les operations d'un grand gouvernement ; quelle supériorité ne devons-nous pas reconnoître dans les chemins d'eau ? C'est par les rivières navigables & les canaux, que nous pouvons faire circuler les immenses richesses de notre sol : c'est



ſur-tout le bas prix des tranſports, la variété & la commodité des chargemens, qui, ſe prêtant de mutuels ſecours, encouragent les ſpéculations de l'agriculteur, du manufacturier & du commerçant.

Après ces courtes réflexions, comment ſe défendre d'un ſentiment douloureux & pénible, en remarquant l'ingratitude avec laquelle nous avons reçu les bienfaits de la nature, la nonchalance avec laquelle nous avons ſuivi les nombreuſes indications qu'elle nous donnoit ! Sur environ trois mille cinq cents rivières qui diviſent & ſous-diviſent avec une admirable ſymétrie la ſurface de la République, à peine en comptons-nous deux cents qui ſoient propres à fournir une navigation naturelle : encore ſommes-nous forcés d'avouer que, depuis quelque temps, pluſieurs l'ont perdue, & que beaucoucoup ne l'ont conſervée qu'avec des difficultés & des dangers ſi imminens que, les faire diſparoître promptement, eſt aujourd'hui un des devoirs les plus ſacrés des légiſlateurs.

Que ſous la monarchie on n'ait pas cherché à arrêter cette décadence ſucceſſive & continue, cela ſe conçoit. La nation, avilie, & courbée ſous le poids de ſes fers, devoit ſonger à recouvrer la liberté pour elle-même avant de la réclamer pour les eaux & pour l'air, que le deſpotiſme & la féodalité n'avoient pas craint de ranger dans la claſſe de leurs domaines (1).

Aujourd'hui que la nation eſt rentrée dans tous ſes droits, qu'il ne nous reſte de nos anciens tyrans & de leurs nombreux agens que l'exécration de leur mémoire ; faiſons diſ-

(1) Ce qui devroit exciter notre étonnement, ſi nous ne ſavions pas que les efforts du génie ſont incalculables ; c'eſt que, dans ces temps d'opprobre & de honte, à la fin du dernier ſiècle, un homme ait entrepris & exécuté la merveille de nos jours, le canal du Languedoc. Si Riquet ne peut ajouter à ſa gloire celle d'avoir conçu un ſi vaſte projet, il a des droits aux hommages reconnoiſſans de ſes concitoyens & de la poſtérité ; c'eſt à ſon zèle, à ſon courage & à ſes talens que l'on doit l'entière & ſolide conſtruction de ce chef-d'œuvre de l'art.

paroître du sol de la liberté les maux qu'ils y avoient si fort multipliés. Quand j'ai dit liberté ; ce n'est pas à la proclamation stérile de ce mot que j'attache & borne mes idées. Il ne suffit pas même que les hommes en jouissent : il faut la rendre toute entière aux élémens ; il faut sur-tout délivrer les fleuves, rivières & canaux de ces barrages physiques & moraux qui en gênent les mouvemens & sont des obstacles à une circulation bienfaisante.

Pour procéder avec plus de méthode, il faut nécessairement adopter la division bien simple & bien exacte de la navigation en naturelle & artificielle. La première est celle que l'on peut se procurer sur les rivières & les fleuves pourvus par la nature d'un volume d'eau suffisant pour porter des bateaux ; la seconde est celle dont l'art nous gratifie, en creusant des canaux, & en faisant communiquer ou les mers ou les rivières entre elles. Le site de la France est si heureux, que cette dernière pourroit être poussée au plus haut point de perfection (1). Cependant pourquoi se faire ici une vaine illusion ? Ce n'est pas au moment où les rois de l'Europe nous menacent d'une nouvelle coalition qu'il faut appauvrir le trésor public ; ce n'est pas au moment où nos généreux défenseurs voulant cueillir de nouveaux lauriers & achever de remplir l'univers de la gloire du nom français, qu'il faut surcharger leurs parens par des impôts onéreux. Rassurez-vous, pères de famille vertueux, agriculteurs respectables, républicains de toutes les classes ! Tant que nos ennemis dédaigneront l'olivier de la paix ; tant que le fer précurseur & garant de la victoire brillera dans la main de nos héros, vos représentans surveilleront le dépôt que vous leur avez confié ; ils vous proposeront avec franchise & vous acquitterez avec courage, parce que ce sont les vertus des républicains, des con-

(1) Aucun peuple navigateur ne jouit d'une communication si prompte & si facile entre ses ports par ses terres, & entre ses terres par ses ports.
Hist. philos. & polit. du comm. tome V, page 108.

tributions suffisantes pour faire face aux dépenses absolument nécessaires ; mais ils sauront ajourner celles qui seront susceptibles de l'être.

Si parmi les maux inévitables que traîne la guerre avec elle, on doit distinguer la stagnation du commerce & l'enchaînement de l'industrie; s'il est vrai de dire qu'elle a presque anéanti nos relations avec plusieurs peuples nos voisins, & que, malgré la loyauté des commerçans français, nous éprouvions des obstacles insurmontables pour l'échange & l'exportation de nos productions territoriales & des ouvrages de nos manufactures : utilisons du moins les riches dons de la nature, activons & étendons nos communications dans l'intérieur, & ne laissons pas tomber dans une dissolution totale l'aliment le plus essentiel de la prospérité publique (1). Ecoutons avec transport la voix du sentiment impérieux qui nous domine, celui de la conservation. En même temps que la prudence & une salutaire économie nous interdisent instantanément tous ouvrages nouveaux, elles nous commandent la protection & l'entretien pour ceux qui existent.

Parmi les causes qui ont amené la décadence de la navigation, il en est de physiques & de morales. Dans les premières, il faut classer la diminution sensible du volume des eaux occasionnée par le dépouillement de nos montagnes & de nos côteaux, la multiplicité des usines & moulins qui entravent par leurs digues presque toutes nos rivières, le défaut de construction & de réparation des ouvrages destinés à garantir les rivages, à empêcher les courans de se précipiter sur les bords & de les entraîner; tous les obstacles naturels, tels que les rochers, les alluvions, & les autres dépôts que les inondations accumulent, & qu'un

(1) Le commerce intérieur est celui que les membres d'une société font entre eux ; il tient le premier rang dans le commerce général, comme l'on prise le nécessaire avant le superflu. *Dictionn. Encyclop.* au mot *Commerce.*

curement & baliſage annuels & périodiques auroient dû faire diſparoître, l'abus & l'interception des eaux ; enfin, les obſtructions & les empiétemens ſur les chemins de halage.

Pourſuivant enſuite cet examen, nous trouverons des cauſes morales produiſant des effets non moins déſaſtreux. J'ai déja ſignalé la plus terrible de toutes, la féodalité : heureuſement nous devons à la révolution ſon entier anéantiſſement. Si nous n'avons pu encore mettre à profit les bienfaits qui auroient dû en réſulter pour la navigation, loin d'accuſer les légiſlatures qui nous ont précédés, remercions-les d'avoir ſu faire céder des travaux d'un intérêt ſecondaire à des travaux bien plus chers ; rendons-leur grace de nous avoir donné la République, & d'avoir, malgré les orages & les tempêtes, conduit à bon port le vaiſſeau de la Conſtitution. Profitons du calme qu'ils ont établi, de l'action du gouvernement qu'ils ont organiſé & que nous devons perfectionner. Qu'un baume ſalutaire, appliqué avec ſageſſe, cicatriſe enfin des plaies qui ſaignent depuis trop long-temps.

Au milieu de ſes importantes occupations, la Convention nationale voulut améliorer la navigation. Ses comités d'agriculture, des arts & des travaux publics réunis, lui préſentèrent, dans ſa ſéance du 24 fructidor an 3, par l'organe du citoyen Marragon, un rapport éloquent où l'on trouve des détails vrais & lumineux, des idées grandes & ſublimes, enfin une théorie parfaitement raiſonnée. Pourquoi faut-il que l'auteur ait tourné ſes vues principales du côté de la navigation artificielle, & qu'il n'ait traité que d'une manière abſtraite celle qui eſt la plus précieuſe pour nous, puiſque nous la poſſédons déja, la navigation naturelle ? Nous devons des applaudiſſemens à la beauté de ſes projets, ils portent tous le ſceau du génie : mais on ſait que l'exécution tient à d'autres meſures dont elle reçoit le mouvement & la vie. Il faut des fonds pour faire face aux dépenſes ; & comme il n'étoit guère poſſible d'en dé-

terminer d'une manière précise & sûre, la Convention ne prit aucune décision.

Depuis cette époque les détériorations & les dangers se sont accrus, le mal est parvenu à son comble, les lois & réglemens existans à cet égard ne frappent que sur des localités. De là la malveillance a pris pour prétexte de les méconnoître, soit parce qu'ils sont antérieurs au régime constitutionnel, soit parce qu'à côté des dispositions les plus sages on en trouve d'autres qui lui sont diamétralement opposées. Le désordre & l'arbitraire se sont introduits sur les ports, les ouvriers s'y arrogent des droits exclusifs pour les chargemens & les déchargemens : ils exigent une main-d'œuvre exorbitante, & les commerçans sont dans la cruelle alternative ou de souscrire à leur volonté, ou d'essuyer des injures & quelquefois de mauvais traitemens. La plupart de ces délits, n'étant pas prévus par le code pénal, restent impunis & portent le découragement & le dégoût dans l'ame de ceux qui fréquentent les rivières.

Votre commission, citoyens législateurs, a pensé que l'action de la navigation, pour ne point être contrariée ni ralentie, devoit être dans une harmonie constante avec les autorités constituées, & aboutir ainsi au centre du gouvernement. Elle espère que de l'organisation qu'elle vous proposera, naîtront une surveillance constante, une police exacte, prompte & répressive, enfin un ordre solidement établi.

Il est un principe certain, également avoué par la nature & la raison, qu'elle vous invite d'abord à proclamer, parce qu'il fait la base de son projet. Les fleuves & rivières n'appartiennent à personne, ou plutôt ils appartiennent à tous. Ce sont donc des propriétés communes & nationales, dont chacun peut user suivant le mode déterminé par la loi. Ce principe est très-bien développé dans le rapport du citoyen Marragon, dont je vous ai déja parlé. Voici ce qu'on y lit : « En consultant la na-» ture & la raison, il est évident que les eaux courantes

» étant néceſſaires à tous, ne ſauroient être la propriété » excluſive de perſonne. Elles ne peuvent pas même ap- » partenir à un département, à un canton, à une com- » mune; elles formeroient alors une propriété particulière » & ſpéciale. Toute poſſeſſion excluſive eſt incompatible » avec l'unité de la République, avec les vues de la » nature, qui a établi l'union de la grande ſociété ſur » la commune jouiſſance des élémens. »

Ce n'eſt pas la ſeule conſéquence qu'il faut en déduire : on doit encore étendre ces diſpoſitions aux canaux d'art. Que s'enſuivroit-il, en effet, d'établir une navigation ſolide, & une circulation aiſée ſur les fleuves & rivières, ſi le commerçant, encore au milieu de ſa carrière, devoit, en entrant dans un canal, devenir la victime de la cupidité & de la malveillance ?

Si la nue propriété d'un canal ou autre ouvrage de l'art pouvoit appartenir à des particuliers, il s'éleveroit néceſſairement entre l'intérêt perſonnel & l'intérêt public une lutte que l'expérience nous a toujours démontré être au déſavantage du dernier. En vain les autorités conſtituées ſurveilleroient-elles le régime & l'organiſation de l'établiſſement : toutes les meſures de police deviendroient illuſoires, ſi les droits étoient fixés au-deſſous des calculs des propriétaires. Ils chercheroient à ſe dédommager par des économies ſur l'entretien, au lieu de ſe livrer à des réparations ſolides & annuelles; ils les négligeroient totalement, ou n'en feroient que de ſuperficielles. D'autres, portant atteinte à l'égalité en droits, qui nous eſt garantie par notre conſtitution, accorderoient des priviléges & des préférences à ceux qui ſeroient aſſez riches pour les payer, & croiroient même être obligés à le faire par reconnoiſſance. De là une foule d'abus & de déſordres qu'il faut prévenir. Mais ſi une ſage prévoyance impoſe ce devoir aux légiſlateurs, la juſtice ne leur commande pas moins de dédommager ceux qui auront conſtruit ou acheté les canaux, & juſtifieroient de titres reconnus & avoués par les lois,

ne dérivant point en un mot d'une féodalité uſurpatrice : dans ces cas, les porteurs de ces titres, ou recevront une indemnité proportionnée à la valeur de la choſe qu'ils céderont à la République, ou bien le Corps légiſlatif leur accordera la jouiſſance & le produit de ces canaux, calculés pour un certain nombre d'années, de manière qu'ils puiſſent en retirer, outre le montant des réparations annuelles, le capital de leurs avances, & un bénéfice honnête. Ainſi l'homme de génie qui entreprendra & exécutera un canal de navigation ſera indemniſé par la jouiſſance du fruit même de ſon travail. Sa prime d'encouragement & la garantie due à la République pour l'entretien & la conſervation de l'établiſſement ſe trouveront dans l'uſage journalier & la fréquentation habituelle auxquels il ſera deſtiné.

L'impartialité qui nous a ſervi de guide pour ſtipuler les intérêts de la nation ſur la nue propriété des eaux courantes, des canaux naturels, & même des canaux d'art, & les concilier avec les droits inhérens aux propriétés particulières des citoyens, cette impartialité, dis-je, doit de même diriger dans la viſite à faire des moulins, uſines & autres établiſſemens de ce genre conſtruits ſur les fleuves & rivières, & le long de leurs bords. Cette opération ne doit porter avec elle aucun caractère de paſſion ou d'injuſtice ; la ſageſſe ſeule doit y préſider, & en éloigner tout intérêt perſonnel & de localité. Elle ſe fera par les ingénieurs en chef de département, concurremment avec les inſpecteurs de la navigation, dans les endroits où il y en a d'établis, en préſence des autorités conſtituées, & ſur le rapport des gens de l'art qui devront toujours être conſultés. Ou ces établiſſemens ſeront utiles à la navigation, alors ils ſeront conſervés & protégés par la légiſlation nouvelle ; ou ils ſeront reconnus irrévocablement nuiſibles & dangereux, & dans ce cas point de fauſſe commiſération, il faut s'empreſſer de les détruire (1).

(1) Les ordonnances des eaux & forêts de mai 1413, de février

Les propriétaires, de leur côté, seront divisés en deux classes. Ceux d'entre eux dont les établissemens seront fondés en titres, recevront des indemnités proportionnées; mais il n'en sera point accordé à ceux qui possèdent sans titre, ou en ont qui dérivent de concession féodale. La connexité des différens principes que votre commission vient de vous soumettre, forme tout le système des eaux; mais il nous reste à le suivre dans ses différentes ramifications, & à vous démontrer de quelle manière elles peuvent être dirigées à l'avantage de l'industrie & du commerce.

En considérant le lit & le cours des fleuves & rivières sous le point de vue matériel, l'on voit que cette partie exige une étude constante & réfléchie, ainsi que des travaux continuels. Il faut d'abord distinguer l'espèce des rivières, car chacune a des propriétés & un caractère différent.

Excepté celles qui promènent lentement leurs eaux dans un lit toujours égal, où elles sont, pour ainsi dire, encaissées, presque toutes les autres offrent à l'œil observateur, tantôt un courant trop rapide qu'il faut ralentir, tantôt des rochers qu'il faut affouiller & écrêter. Ici ce sont des sinuosités qu'il faut redresser; là c'est une rive,

---

1415, de mai 1520, d'octobre 1570, de décembre 1577 & de février 1583, défendent de faire édifices, vannes, gords, pieux, moulins, pêcheries, plantats, isles, haies, buissons & saussaies; elles défendent pareillement tous autres ouvrages nuisibles & préjudiciables au cours des rivières & mouvemens des bateaux, sous peine d'amende *arbitraire* avec démolition de ces travaux : il n'a jamais été permis, dans aucun temps, de faire d'édifices sur les rivières navigables & flottables, sans permission *du roi*. La coutume d'Orléans, *tit.* XIII, *art.* CCLVI, prohibe même les moulins sur les rivières publiques.

Les ordonnances de 1415 & de 1672, qui sont les seules que l'on ait suivies jusqu'à ce jour pour la police de la rivière de Seine, portent les mêmes défenses.

& peut-être une campagne entière, qu'il faut garantir. A ces efforts de la nature, l'art doit oppoſer des conſtructions ſimples, mais ſolides. Des épis inclinés, & pris à la baſe des rivières, des berges, des perrets, & ſur tout de nombreuſes plantations d'oſeraies ou autres arbriſſeaux, obtiendront de grands ſuccès : mais on ne ſauroit trop expreſſément recommander aux ingénieurs (car c'eſt une faute qu'on leur voit faire tous les jours) de ne pas oppoſer des obſtacles directs au courant des flots. Bien loin d'eſcarper les bords des rivières rapides, il faut au contraire les abattre & leur donner un talus & une inclinaiſon d'autant plus ſalutaire qu'elle ſera inſenſible, & ſemblera careſſer les eaux au lieu de les irriter.

Tous ces travaux comportent avec eux plus ou moins d'utilité : mais nous avons à parler de ceux qui ſont abſolument indiſpenſables pour la navigation ; ce ſont ceux qui ſont relatifs au baliſage ou curement général des rivières. Cette opération doit avoir lieu tous les ans, & il faut profiter de la fin de l'été pour la rendre plus fructueuſe : car cette ſaiſon eſt celle où les eaux ſont les plus baſſes ; ce qui fait découvrir plus aiſément les obſtacles que l'on veut vaincre, & augmente les moyens pour les enlever. Les ouvriers d'ailleurs peuvent ſe mettre à l'eau, & ils ſe livrent au travail avec d'autant plus d'ardeur qu'ils ne courent aucun riſque pour leur ſanté.

C'eſt au gouvernement à pourvoir à toutes ces dépenſes, ainſi qu'à celles qui ont trait aux ouvrages & établiſſemens publics ſervant à la navigation ; mais lorſque ces établiſſemens ſeront en même temps profitables à des particuliers, & qu'ils en retireront un avantage direct ou indirect pour le ſervice de quelque moulin ou uſine, il eſt juſte alors qu'ils coopèrent à ces dépenſes, & en ſupportent les charges dans la proportion qui ſera déterminée par des experts réunis aux agens de la navigation.

A ces meſures il faut encore ajouter la répreſſion d'une infinité de délits qui ſe commettent ſur les fleuves ou

rivières. Nul ne doit en détourner les eaux, ni en altérer ou ſuſpendre le cours par des foſſés, tranchées, digues, pelières, canaux, ou autrement que lorſque l'intérêt général ou public le commanderont; mais alors votre commiſſion a penſé que, pour ne pas laiſſer influencer cette déciſion par un intérêt perſonnel ou de localité, il falloit qu'elle fût priſe par le Directoire exécutif, ſur le rapport & viſite des ingénieurs en chef de départemens, & l'avis préalable des adminiſtrations centrales.

Il étoit néceſſaire auſſi de pourvoir aux réparations des pertuis qui exiſtent ſur certaines rivières, d'en recommander l'entretien à ceux qui en ſont propriétaires, & ſur-tout de ſurveiller qu'ils aient la largeur déterminée par les anciens réglemens, ſept mètres ſoixante dix-neuf centimètres, ou vingt-quatre pieds. L'expérience a démontré que cette largeur expoſoit encore pluſieurs bateaux à être naufragés; & ce motif a déterminé votre commiſſion à vous propoſer de donner aux pertuis, lors des conſtructions futures, une largeur d'un décamètre, ce qui augmentera l'ouverture d'un cinquième à peu-près. Enfin cette partie de la réſolution ſtatuera ſur les peines & les amendes encourues par ceux qui violeroient les principales diſpoſitions dont nous venons de rendre compte.

Après avoir conſidéré le lit & le cours des rivières ſous leurs rapports matériels, il faut encore que la loi en régularise le mouvement & établiſſe l'ordre qui doit régner dans l'action des bateaux, coches, trains & radeaux, pour leur départ, leur route & leur arrivée. Ce ſeroit une erreur de croire qu'il ſuffit, pour conduire des bateaux, de réunir des qualités phyſiques, telles que la force & l'adreſſe. Cet art eſt non-ſeulement le fruit d'un mécaniſme qui ſe perfectionne par le temps & l'habitude journalière, il eſt encore une eſpèce de ſcience pratique, qui exige de celui qui s'y adonne, du courage, de la prudence & du jugement. Placé ſur le devant de ſon bateau, il examine attentivement la ſurface des eaux; s'il eſt habile, il connoît les endroits où

elles ſont baſſes, ceux où elles ſont profondes. Les plus petites vagues, les reflets, les ondulations, & juſqu'aux plus légères rides de l'élément qu'il étudie, lui ſervent d'indicateurs. C'eſt par le réſultat de ces différentes obſervations que ſon œil achève de jalonner la route que doit ſuivre ſon bateau. Comme le poids qu'il tranſporte eſt toujours immenſe, à proportion de la force du bras qui le dirige, le conducteur a beſoin de découvrir d'une certaine diſtance les obſtacles qui pourroient lui nuire; il doit avoir le temps de combiner ſes efforts pour les éviter. C'eſt donc une ſage prévoyance dans la loi que de défendre à tout marinier ou voiturier ſur les fleuves & rivières de les fréquenter avant le lever & après le coucher du ſoleil, ou dans les temps de vent & tempête, comme auſſi d'infliger la peine de reſponſabilité & de garantie des marchandiſes qui lui ont été confiées, à l'imprudent qui, oſant braver l'obſcurité & les ouragans, eſſuieroit un naufrage ou des avaries.

La priorité de paſſage, lorſque des bateaux remontant un fleuve ou une rivière ſe rencontrent avec des bateaux qui ſuivent ſon cours, a toujours été le motif de querelles & de diſputes entre les conducteurs & les ouvriers des uns & des autres, & ſouvent la cauſe de pluſieurs accidens. Pour y mettre un terme, nous vous propoſerons de conſacrer de nouveau par votre aſſentiment les diſpoſitions des anciennes lois. Elles accordent cette priorité de paſſage aux bateaux montans, lorſque la rencontre a lieu près des arches d'un pont ou de tout autre obſtacle; elles ordonnent même aux bateaux deſcendans de ne tenter ces paſſages qu'après avoir fait vérifier s'ils ſont libres, & s'ils ne courent pas les riſques de s'entre-choquer. En pleine rivière, cette priorité doit être accordée aux bateaux deſcendans. Les mêmes raiſons en effet motivent ces deux déciſions, qui, au premier abord, ſemblent oppoſées; c'eſt qu'il faut toujours faire ſtationner & garer les bateaux qui peuvent le faire avec plus de facilité ou de ſûreté.

Les principes de philanthropie & d'humanité ont dicté à

votre commiſſion un article qui ordonne aux navigateurs de s'entr'aider lors du paſſage des ponts, pertuis & autres endroits difficiles, ou dans des dangers imminens. Celui qui, dans ce dernier cas, reſteroit ſpectateur paſſif ne ſeroit pas digne d'être Français. L'égoïſme eſt à la République ce qu'eſt l'ingratitude à une famille : ſi la loi ne ſauroit les atteindre par des punitions, elle leur doit au moins ſa réprobation.

Ce ſont ſans doute les mêmes principes qui ont fait adopter un uſage conſtamment ſuivi en navigation, & ſanctionné par les déciſions de tous les tribunaux : c'eſt qu'en cas de naufrage, triſte effet d'un accident imprévu, & lorſqu'il ne peut être imputé à aucune négligence ou contravention à la loi, les marchandiſes dont le bateau ſe trouve chargé demeurent perdues pour le marchand ou propriétaire, le bateau pour le voiturier ou celui à qui il appartient, & tous les ouvriers qui y ſont employés perdent auſſi leur ſalaire. De cette manière, le dommage ſe diviſe & n'afflige pas l'un au préjudice de l'autre. Cette meſure ſe juſtifie auſſi par la néceſſité d'intéreſſer à la conſervation d'un bateau tous ceux qui ſont employés à ſa conduite ; car c'eſt une vérité conſtante que l'intérêt perſonnel eſt le ſentiment auquel les hommes ſe livrent plus naturellement.

La liberté que nous venons de réclamer pour le lit & le cours des fleuves & des rivières navigables, enviſagés ſous tous leurs rapports, doit s'étendre à leurs rivages. Dans toutes les ſaiſons de l'année ils doivent être ouverts à la circulation & au paſſage, ſoit des hommes, ſoit des bêtes de trait employées au halage. La navigation montante eſt par elle-même aſſez pénible & aſſez longue pour ne pas être contrariée ni retardée.

L'établiſſement des chemins de halage remonte à des temps auſſi reculés que l'établiſſement de la navigation, & toujours les propriétaires d'héritages joignant les rivières navigables ont été tenus de laiſſer pour cette deſtination un eſpace de ſept mètres ſoixante-dix-neuf centimètres de

lent terrein. Ce n'eſt pas lorſqu'il s'agit des propriétés des citoyens, & lorſqu'ils en offrent une partie en ſacrifice à la patrie, que les légiſlateurs doivent ſe montrer libéraux : leur devoir alors leur impoſe la plus ſtricte économie. Votre commiſſion vous engage donc à fixer aux chemins de halage cette même largeur, & aux chemins de flottage celle de treize décimètres ou quatre pieds, parce qu'elles ſont réclamées par la néceſſité ; mais elle vous invite à abroger les diſpoſitions des lois anciennes, qui reſtreignoient à quatorze pieds, au lieu de vingt-quatre, les premiers chemins lorſqu'ils longeoient des héritages clos de murs.

Que les rois & leurs miniſtres aient accordé une protection ſi partiale aux propriétés des riches & aux parcs des grands ſeigneurs, ce n'eſt là ſans doute qu'une de ces manœuvres ordinaires d'une cour corrompue, un raffinement de tyrannie pour écraſer le pauvre & lui faire meſurer la diſtance qui l'éloignoit du centre des graces & des faveurs ; mais puiſque devant des lois républicaines tous les hommes ſont égaux, un privilége ſi abuſif doit diſparoître, & tous les héritages riverains ſans diſtinction doivent payer un tribut égal & proportionnel à l'utilité générale & publique.

Comme ce ſacrifice n'eſt qu'inſtantané, qu'il ne peut avoir lieu que pour le ſervice de la navigation, nul particulier n'a le droit de grever d'une ſervitude quelconque les chemins de halage ou flottage, ni d'y faire paître aucuns beſtiaux. Puiſque le tréſor public n'eſt pas aſſez riche pour indemniſer tous les propriétaires, vous trouverez juſte & raiſonnable que, lorſque des marchands ou navigateurs ſe trouveront forcés de rompre charge & de dépoſer leurs marchandiſes, telles que des bois, charbons, houilles, minéraux, &c., ſur les propriétés riveraines, ils ſeront tenus de payer une indemnité qui ſera fixée de gré à gré avec les propriétaires, &, en cas de difficulté, arbitrée par des experts reſpectifs.

La partie de la réſolution, qui ſera relative à l'ordre & à la police des ports & des gares, ne ſera pas la moins importante. J'ai rappellé ſommairement au Conſeil, en commençant ce rapport, les abus & les délits qui s'y commettent: ainſi, au lieu de me livrer à une énumération qui ſeroit auſſi longue que fatigante, je vais paſſer aux moyens que votre commiſſion croit propres à les réprimer.

Les ports des fleuves, rivières, ruiſſeaux & canaux, ſont excluſivement deſtinés au chargement, déchargement, dépôt & vente de toutes les marchandiſes ſuſceptibles du tranſport par eau. Comme le régime républicain n'admet aucune exception ni préférence, il s'enſuit néceſſairement que toutes ces opérations doivent ſe faire à tour de rôle ou ſuivant l'ordre d'arrivée; que toutes les marchandiſes ou denrées doivent être claſſées ſéparément ſuivant leur eſpèce, & occuper les places particulières qui leur ſeront aſſignées.

Les bateaux vuides ne peuvent pas non plus être placés dans les ports ou les gares au préjudice des bateaux chargés; les uns & les autres, lorſqu'ils ſont liés & fixés à terre, doivent être débarraſſés de leurs gouvernaux, avirons, patouilles ou bâtons, pour que, d'une part, ils occupent moins d'eſpace, & que, de l'autre, les accidens ſoient moins dangereux & moins fréquens. On ne ſauroit trop recommander aux ouvriers & navigateurs de lier ſolidement à terre tous les bateaux dont on leur a confié la garde ou la conduite. C'eſt un uſage malheureuſement trop accrédité que de les attacher les uns aux autres: tous les jours on en voit les effets funeſtes. Un bateau coulé à fond entraîne dans ſa chûte celui auquel il tient; & ces exemples répétés ſur tous les ports n'ont point encore pu corriger les conducteurs, qui, preſſés par l'impatience & le deſir d'arriver, négligent ordinairement de prendre toutes les précautions néceſſaires. Votre commiſſion a donc cru que c'étoit le cas d'appliquer une amende

à ceux qui s'en rendroient coupables, comme auſſi de les déclarer reſponſables de toutes les pertes qui en réſulteroient. On peut tout eſpérer de cette meſure d'autant plus ſalutaire qu'elle aiguillonne l'intérêt perſonnel, & que ſon exécution en ſera ſpécialement recommandée à tous les agens de la navigation & principalement aux gardes-ports.

Lorſque les localités en ſeront ſuſceptibles, les ports doivent être ouverts & fermés à des heures fixes. Dans ce dernier cas, perſonne ne peut avoir le droit de s'y introduire, excepté toutefois les propriétaires des batteaux & marchandiſes, les jetteurs d'eaux & les agens de la navigation, dont le ſervice eſt journalier & ne ſauroit être ſuſpendu.

Il importe auſſi, pour étendre à toutes les branches de la ſociété les bienfaits des inſtitutions & fêtes républicaines, d'en ordonner la célébration ainſi que celle des décadis ſur tous les ports. La ſuſpenſion des travaux y ſera donc rigoureuſement exigée ces jours-là, à moins que des cas de néceſſité ne permettent aux adminiſtrations municipales, dans les chefs-lieux de canton, ou aux agens dans les autres communes, de prendre des déciſions contraires.

Des différens détails que nous venons de vous ſoumettre, il réſulte que la police & le régime, dans cette partie, ſeront l'occaſion d'un grand nombre de diſpoſitions locales, pour leſquelles vous devez, citoyens légiſlateurs, vous en rapporter, ſoit au Directoire exécutif, ſoit aux adminiſtrations centrales & municipales. Il ſuffit, pour vous raſſurer ſur les effets de cette attribution inévitable, que la loi ait déterminé les points principaux, & indiqué une marche régulière pour la formation de ces actes adminiſtratifs, leur connexité au ſyſtême général, & leur ſanction par le gouvernement & le Corps légiſlatif, lorſqu'elle ſera néceſſaire.

Il eſt quelquefois des circonſtances ſi graves qui accompagnent les délits, & leur répreſſion importe tellement à la ſociété, que le légiſlateur ne peut s'en rapporter aux dif-

férens tribunaux ou autorités constituées, que lorsque la peine est précisée par les lois. Comme le code pénal ne désigne pas nominativement les vols, les pillages & autres crimes qui peuvent se commettre dans les bateaux ou sur les ports, vous jugerez sans doute convenable d'adopter quelques dispositions additionnelles ou interprétatives, afin que, lorsque la chose publique aura à gémir sur ces sortes d'excès, les délinquans ou les coupables reçoivent une punition proportionnelle.

Est-il avantageux au commerce, & important pour la prospérité de la navigation, d'en laisser le service & les travaux libres & permis à tous les citoyens indistinctement ? telle est la question qu'avoit à décider votre commission, en s'occupant des mariniers bateliers & autres ouvriers employés à la conduite des bateaux. Un léger examen l'a bientôt déterminé pour l'affirmative. Cette matière a été amplement discutée à cette tribune le 28 ventôse an 5, sur un rapport relatif à la navigation des rivières de la Haine & de l'Escaut dans les départemens réunis. Une soi-disant chambre d'assurance vouloit s'attribuer un droit exclusif de naviguer sur ces deux rivières, & différentes corporations de bateliers réclamoient encore d'autres privilèges. La commission qui fut nommée à cette époque fut la dupe de quelques erreurs. Son empressement à détruire les abus lui en cacha les véritables causes, & elle fit adopter au Conseil des Cinq-Cents une résolution qui, quoiqu'elle fût provisoire, & ne dût durer qu'un an, n'en maintenoit pas moins des corporations, & les privilèges qu'elles s'étoient arrogés.

Cette résolution, portée au Conseil des Anciens, trouva des contradicteurs, & fut rejetée le 7 messidor an 6. Il est évident, en effet, qu'elle étoit contraire à notre charte constitutionnelle, qui porte formellement, art. 355 : « Il n'y a » ni privilège, ni maîtrise, ni jurande, ni limitation à » la liberté de la presse, du commerce & à l'exercice de

» l'industrie & des arts de toute espèce. » Ces dispositions ne sauroient être plus précises, & n'ont pas besoin de commentaire.

Mais, dira-t-on, la théorie & la pratique de la navigation, les difficultés dont elles sont hérissées exigent que nul ne soit admis à cet état qu'il n'ait fait preuve de son expérience & de sa capacité ?

J'admets volontiers que le navigateur a besoin d'expérience & de capacité : j'ai même démontré que ces qualités étoient nécessaires. Néanmoins il ne faut pas pour cela enchaîner la liberté, le commerce & l'industrie ; il ne faut pas, sous prétexte d'un examen & d'une admission à l'exercice d'une profession, faire revivre des corporations & des droits odieux.

Rapportons-nous-en au choix que feront les commerçans & les propriétaires des marchandises : parmi les navigateurs, ils sauront distinguer ceux dont l'habileté, la prudence ou l'adresse offrent le plus de garantie pour la sûreté des transports qu'on leur confie. Quant à ceux que la confiance générale honorera plus rarement ; l'amour-propre, l'envie de s'instruire, & plus que tout la voix impérieuse du besoin leur fourniront le moyen de se perfectionner dans cet art : d'abord, en n'y remplissant que des emplois secondaires, & par la suite, en profitant par degrés & insensiblement des leçons & des conseils de leurs camarades plus expérimentés.

Soyons vrais au reste : depuis l'établissement du régime constitutionnel, nous n'avons eu en France aucune maîtrise ni jurande, aucun examen, aucun mode d'admission pour les bateliers. Cependant il est constant que, même dans les rivières les plus difficiles, les naufrages n'ont été ni plus fréquens, ni les pertes ou avaries plus multipliées. La décadence de la navigation tient moins à l'impéritie des conducteurs qu'à la nature des obstacles qui entravent

les rivières, & aux dégradations de tous les ouvrages défensifs.

Ce n'est pas que votre commission n'eût desiré l'établissement d'écoles nationales pour l'enseignement de la navigation ; elle en a senti toute l'utilité, & nous ne pouvons nous dissimuler que c'eût été un moyen prompt & efficace pour remplacer un grand nombre de jeunes gens qu'un devoir plus sacré a fait voler à nos frontières pour la défense de la patrie. Mais de même que les rivières varient à l'infini pour leurs espèces & leurs propriétés ; de même leur navigation éprouve des modifications & nuances si disparates, que les bateaux & les manœuvres que l'on emploie pour l'une ne sauroient convenir à l'autre. Il eût donc fallu, pour atteindre le but, établir autant d'écoles que nous possédons de fleuves & rivières au moins principaux. Le trésor public, cependant, n'est pas dans un état assez florissant pour faire face à des dépenses aussi considérables ; & nous avons encore des objets bien plus utiles vers lesquels il faut diriger nos ressources. Je ne citerai pour exemple que la navigation maritime, & le besoin que nous avons de former des matelots & des marins. Des motifs aussi puissans ont dû enchaîner le zèle de votre commission, & l'ont forcé d'ajourner toute proposition relative à l'enseignement de la navigation fluviale, jusqu'à ce que des circonstances favorables permettent au Corps législatif d'activer & de perfectionner cette branche intéressante de l'industrie.

Il est d'autres encouragemens que vous pouvez distribuer, citoyens représentans, à tous ceux qui s'adonneront à cet art. Que des gratifications & des récompenses nationales réparties avec justice, portent la satisfaction dans l'ame de ceux qui les auront mérité par quelque action d'éclat, ou qui auront rendu des services essentiels au commerce par la manière honorable dont ils auront exercé leur profession. Rien n'est plus propre à éveiller ce

noble enthousiasme qui produit le génie, que l'attention & les soins du gouvernement. Comme c'est moins la valeur intrinsèque que la palme du prix que chaque candidat navigateur ambitionnera, votre commission a pensé qu'en mettant chaque année une somme de 50,000 f. entre les mains du ministre de l'intérieur; ce magistrat respectable, à qui les sciences & les arts doivent déja tant de reconnoissance, saura la répartir avec fruit & dignité sur tous les points de la République.

Parmi les mesures qui offrent au commerce la meilleure garantie pour la conservation des marchandises & des bateaux qui les transportent, le législateur ne doit pas oublier les compagnies ou chambres d'assurance. Quelque facile que soit la navigation d'une rivière ou même d'un canal, quelque prudence qu'emploient les conducteurs de bateaux, le hasard souvent contrarie & annihile les plus sages précautions, l'on ne peut éviter un naufrage. Le seul moyen alors de remédier à ces événemens désastreux, c'est l'autorisation des compagnies d'assureurs qui, trouvant dans le salaire de plusieurs opérations heureuses des ressources suffisantes, procurent aux infortunés, victimes souvent de l'injustice du sort, des secours & des indemnités proportionnées aux pertes qu'ils ont essuyées. Leur création sur les rivières doit être cependant subordonnée à plusieurs conditions; nous avons cru necessaire de vous rendre compte des principales.

Les assureurs, sous aucun prétexte, ne peuvent s'arroger aucun droit ni privilége exclusif, & les commerçans, ainsi que les navigateurs, doivent être libres de faire ou de ne point faire assurer & de choisir tels ou tels assureurs, lorsqu'il y aura concurrence. D'un autre côté, ceux-ci ne pourront obtenir d'autorisation, qu'ils n'aient fourni à l'administration centrale du département dans lequel ils exerceront, des cautionnemens suffisans pour répondre des marchandises & autres effets qui leur seront confiés; ils seront même responsables par corps, dans les cas de perte ou avaries.

Pour établir l'ordre dans leurs travaux, pour les empêcher d'augmenter leur salaire arbitrairement, & réprimer les monopoles qu'ils pourroient exercer, il importe que le tarif des différentes sommes qui seront attribuées aux assureurs soit arrêté en présence des administrations centrales, & qu'il ne puisse être augmenté que du consentement de ces mêmes administrations. Il faut enfin, pour prévenir toute erreur ou malversation, qu'il demeure toujours affiché aux portes extérieures des bureaux de la compagnie : de cette manière nous arrivérons au bien sans passer par les filières du mal.

Nous voici arrivés à cette partie de la résolution qui est la plus essentielle par les suites qu'elle doit avoir. En vain aurions-nous désigné les réparations qui sont à faire sur les rivières, les rivages & les ports, en vain aurions-nous établi sur tous les points le bon ordre, la police & une sage administration, nous n'aurions encore rien fait pour la navigation fluviale, si nous n'affections des fonds suffisans pour faire face à toutes les dépenses qu'elle entraîne. Le meilleur moyen d'atteindre ce but, est une taxe d'entretien qui sera payée par tous ceux qui fréquentent les rivières. A ce nom seul, *taxe d'entretien*, j'entends déja nos aristarques (1) modernes s'écrier que le génie fiscal plane sur la France. Ils répeteront ce qu'ils ont dit pour la taxe sur les fenêtres, que, dans l'établissement des impôts, nous ne respectons pas même les élémens. A ces clameurs évidemment dictées par l'esprit de parti ou la malveillance, j'opposerai des autorités puissantes, sur lesquelles l'opinion publique s'est prononcée depuis long-temps.

J'ouvre le rapport du citoyen Marragon, que j'ai déja cité, & j'y vois, page 13 :

« Le droit d'entretien ne sauroit être assimilé à ces droits

(1) *Arguet ambiguè dictum, mutanda notabit, Fiet Aristarchus.* (Horat. de Arte poët.)

» onéreux & vexatoires que le régime républicain a proſ-
» crits à jamais; il ſera ſi léger qu'il ne ſera pas même
» ſenſible ſur les objets de première néceſſité. Son unifor-
» mité, priſe ſans diſtinction ſur le poids de tout effet
» tranſporté, en rendra la perception facile & à l'abri de
» conteſtations.

» La ſuppreſſion des droits en général eſt un bienfait de
» la révolution. Le droit d'entretien ne bleſſe point ce
» principe : il n'eſt pas de loi même dans la nature qui
» n'offre quelque exception utile ou indiſpenſable. Le but
» des légiſlateurs doit tendre à ſimplifier les adminiſtrations
» de la République, à diminuer les contributions : le droit
» d'entretien remplit ce double objet. »

Ce principe eſt développé d'une manière plus étendue par notre collègue Depere, membre du Conſeil des Anciens, dans une opinion qu'il a prononcée le 26 prairial dernier, relativement aux droits de bac & paſſage. Voici comment il s'exprime ſur les droits d'entretien.

« Pour moi, dans l'état de pénurie qu'éprouve le tréſor
» public, & qu'il éprouvera long-temps, ſi l'on ne ſe hâte
» de ſubſtituer à un ſyſtême d'impoſition vicieux un ſyſtême
» plus régulier, dont les produits ſoient certains & jour-
» naliers, dans l'embarras que l'on éprouve pour lui pro-
» curer de nouvelles reſſources, je voudrois, non le groſſir
» en y verſant directement le droit d'entretien en tout ou
» en partie, ou indirectement, par une application de ce
» droit à des objets qui lui ſont étrangers, mais en le
» ſoulageant des plus petites dépenſes qu'il fournit encore,
» ou qu'il doit fournir à l'enſemble des dépenſes des ponts
» & chauſſées.

» En tranſportant le droit d'entretien ſur les rivières &
» dans les ports, j'apperçois un avantage plutôt qu'une
» charge pour le commerce & l'agriculture : au ſurplus, le
» commerce & l'agriculture doivent faire conjointement

» tous les frais des établiſſemens qui n'ont pour but que » leur utilité.

» Peut-on mettre en balance une légère contribution » deſtinée à faire, à temps & à propos, toutes les réparations » néceſſaires avec le gain qui réſulteroit d'une navigation » rendue sûre & facile en tout temps, avec les pertes & » les avaries qui réſultent d'une navigation longue, péril- » leuſe & ſouvent interrompue? Loin de voir diminuer » par là le commerce, je crois que ce ſeroit un moyen de » l'augmenter; il ſouffre déja depuis long-temps de la né- » gligence dans les travaux, hâtons-nous d'y remédier: » le mal en toutes choſes empire toujours par la continua- » tion, & le temps ne s'arrête pas.

» En devenant plus générale, cette contribution ne per- » droit rien de l'avantage particulier que je trouve au droit » d'entretien, c'eſt d'avoir changé de nature en devenant » indirecte, de directe qu'elle étoit; par là elle ſe répartira » d'une manière plus équitable entre les voyageurs & les » conſommateurs, ſoit nationaux, ſoit étrangers, au lieu » qu'étant confondue avec l'impôt territorial, & exigée en » partie d'une foule de contribuables qui n'ont rien à vendre » ou à acheter de ce qui ſe tranſporte au loin, elle eſt » injuſte & tyrannique. »

Après avoir juſtifié le droit d'entretien de la navigation par la force du raiſonnement & de l'expérience, il faut l'appuyer encore du conſentement & de l'approbation de tous les commerçans & de ceux qui fréquentent les rivières. Convaincus de la néceſſité de cette taxe légère, ils ont émis leurs vœux avant même d'être conſultés; ils l'ont indiqué eux-mêmes comme le ſeul remède ſouverain contre la décadence de la navigation. Pourvu qu'ils trouvent sûreté dans leurs tranſports, célérité dans leurs expéditions, ils compteront pour rien la modique perception qu'on leur impoſera pour cet objet, dès que ſur-tout elle ſera régulariſée par la loi. Nous en avons pour garans les différentes pétitions

qui ont été adreſſées à votre commiſſion & au Directoire exécutif. Déja même le gouvernement a été forcé d'adopter une meſure de ce genre par ſon arrêté du 18 ventôſe an 5 en faveur des marchands de bois pour l'approviſionnement de la commune de Paris ſur les rivières de Seine, Yonne & Marne.

C'eſt donc avec la confiance la plus entière que votre commiſſion vous propoſe d'établir une taxe d'entretien de la navigation, & d'y aſſujettir ſans exception tous les bateaux, trains, radeaux, bois de flottage, coches, & généralement toute ſorte de voitures publiques ou particulières ſervant au tranſport par eau des marchandiſes ou des perſonnes. Les tarifs de cette taxe ſeront calculés de manière à ce qu'ils ne puiſſent jamais être moindres de 25 centimes, à raiſon de cinquante myriagrammes peſant (environ un millier) pour le plus petit voyage, ni excéder un franc 25 centimes pour le même poids & le plus long tranſport.

Le Directoire exécutif, en s'occupant de ce travail, conſultera auſſi, comme baſes principales, l'éloignement & la diſtance d'un lieu à un autre, la facilité ou la difficulté de la navigation.

Ici je dois répondre d'avance à pluſieurs objections que l'on ne manquera pas ſans doute de faire ; car dans ces ſortes de matières, elles naiſſent d'elles-mêmes. Le droit, pour être plus productif, dira-t-on, auroit dû porter ſur la nature & la qualité, plutôt que ſur le poids, des marchandiſes? il paroîtroit juſte de diſtinguer les plus précieuſes ou celles qui tiennent au luxe, d'avec celles qui ſont de première néceſſité & n'ont pas une valeur auſſi conſidérable, telles que le fer, les bois, pierres, &c.? Ce raiſonnement n'eſt que ſpécieux. Nous ſavons tous en effet qu'un bateau chargé de pierres dégrade autant les rivières & les établiſſemens de la navigation, que celui qui ſeroit chargé des choſes les plus riches, métaux, minéraux ou

épiceries ; si donc les dégradations sont les mêmes, pourquoi la taxe seroit-elle différente ? Lorsque les droits de passe ont été établis, & qu'un voiturier arrive à une barrière pour l'acquitter, peu importe la marchandise qu'il transporte, c'est son attelage & sa voiture qui déterminent le droit, parce que ce sont-là les causes primaires de la détérioration des routes, & que la nature du chargement n'y fait absolument rien. La parité entre les deux systêmes ne peut se révoquer en doute.

Un second motif qui doit encore vous déterminer, citoyens représentans, à adopter pour base le poids, plutôt que l'espèce des denrées transportées, c'est l'intention que vous avez formellement & si souvent manifestée de ne plus voir renouveler ces formes inquisitoriales & tyranniques qui accompagnoient tous les droits avant la révolution. Vous voulez que, sur les eaux comme sur la terre, les citoyens français jouissent d'une liberté bien entendue, bien définie, & qu'ils ne puissent être arrêtés ni visités sur leurs personnes ni sur leurs propriétés. Vous ne voulez pas qu'au moyen d'une mesure fausse & arbitraire, la fraude & la contrebande, enfans de l'immoralité & de la corruption, s'introduisent dans les spéculations commerciales, dont la loyauté & la franchise doivent être le principal caractère.

Un autre avantage de la taxe d'entretien sur les fleuves & rivières, c'est la facilité & la certitude de sa perception. Les bureaux de recette seront disséminés sur les points principaux jugés les plus commodes. Deux employés, dont l'un sera le percepteur, & l'autre le commissaire de la rivière, suffiront pour le service de chacun de ces bureaux. Les bâtimens ou bateaux assujettis au droit stationneront le plus près qu'ils pourront, & les propriétaires ou conducteurs iront en prevenir le commissaire, qui s'y transportera de suite, vérifiera, mesurera tous les bateaux & fixera définitivement, au moyen d'une opération mécanique & tres-simple, la quotité du droit à percevoir.

Le receveur, de son côté, touchera la somme, conformément au rapport du commissaire de rivière ; il en fera mention sur un registre à talon destiné à cet effet, & en délivrera un acquit qui relatera en outre le nom du propriétaire, l'indication sommaire des marchandises, leur poids, le nombre des bateaux qui les contiendront, le lieu jusqu'où le droit a été perçu, & le total de la somme payée.

Nous trouverons encore dans la loi même des moyens sûrs d'atteindre ceux qui voudroient frauder les droits & outrepasseroient un ou plusieurs bureaux sans les y acquitter. Tous les ouvriers employés à la conduite du bateau contrevenant seront responsables de l'amende, & d'un droit en sus qui sera alors imposé pour punition. Cette solidarité offre à la République une garantie plus certaine que les peines les plus sévères, & l'on doit s'applaudir toutes les fois que l'exécution des lois tient à des mesures aussi douces. Ce sont celles-là sur-tout qui conviennent aux républicains. La contrainte & le châtiment ne conviennent qu'à des esclaves.

Votre commission n'ignore pas qu'en matière de finances, & sur-tout dans la partie des impôts, leur établissement doit être basé sur la connoissance, je ne dirai pas exacte, mais au moins approximative de leur produit. Comme le droit qu'elle vous propose est un droit nouveau, il seroit difficile de déterminer positivement la somme à laquelle s'éleveront les recettes des différentes rivières, & nous sommes forcés d'avouer ici non seulement que tout calcul seroit fautif, mais même qu'il est absolument impossible ; cependant elle s'est arrêtée à une donnée hypothétique qu'elle croit devoir communiquer au Conseil. La voici :

TABLEAU des bateaux, trains & bâtimens de transport, arrivant, année commune, pour l'approvisionnement de Paris.

NOMBRE des bateaux ou trains.	NOMS & désignation des bateaux ou transport.	LE POIDS ordinaire de chacun.	MONTANT du produit de la taxe, calculée à raison de 75 c. par chaque 50 myriagrammes.
6,000. . .	Toües ou bateaux de sapin.	4,000 myriagr.	. . . 360,000 fr.
1,500. . .	Bateaux de chêne	10,000	. . . 150,000
500. . .	Barguettes. . . .	5,000	. . . 37,500
1,200. . .	Margotats ou bateaux légers. .	2,000	. . . 36,000
400. . .	Bateaux foncets.	20,000	. . . 120,000
6,000. . .	Trains de bois à brûler.	. . . . .	. . . 81,000
2,000. . .	Trains de bois de charpente.	. . . . .	. . . 40,500
TOTAL du produit, sans y comprendre celui des coches, diligences, galiotes & autres voitures d'eau.			. . . 900,000

Le nombre des bateaux qui arrivent à Paris, année commune, est connu; le poids qu'ils transportent l'est aussi. En calculant les droits de navigation en proportion de ce même poids & au taux que permet la facilité des transports sur la Seine & rivières y affluentes, on trouve un total de neuf cent mille francs.

Supposons ensuite par analogie que les arrivages de Paris qui se composent de la navigation des rivières d'Allier, Loire, des canaux de Briare & de Loing, de la Seine, l'Yonne, Marne & Oise, forment le dixième de la navigation intérieure de toute la République, il en résultera qu'en multipliant neuf cent mille francs par dix, on trouvera que le produit total du droit d'entretien de la navigation sur toute la surface de la République se porte à la somme de neuf millions.

Telle est donc la somme à laquelle on peut raisonnablement espérer que s'élevera une taxe qui réunit d'ailleurs, ainsi que je crois vous l'avoir démontré, facilité dans son assiette, égalité dans sa répartition, & enfin économie dans sa perception.

En consultant toujours les mêmes probabilités, on peut supposer encore que la dépense occasionnée par l'entretien du lit des rivières & les réparations de tous les établissemens relatifs à la navigation fluviale, exigera annuellement une somme de 7 millions, en y comprenant le paiement de tous les agens employés depuis long-temps dans cette partie, ainsi que celui des nouveaux fonctionnaires désignés dans le rapport de votre commission. Peut-être même que, comme les travaux ont été négligés depuis long-temps, il sera nécessaire d'y appliquer les 9 millions en entier pendant quelques années; mais toujours nous reste-t-il l'espoir flatteur d'avoir très-prochainement un résidu annuel de 2 millions pour être employé au perfectionnement de la navigation artificielle. C'est à cette époque que le gouvernement devra se mettre sous les yeux le travail dont je vous ai déja parlé, & qui fut présenté à la fin de l'an 3 à la Convention nationale par le citoyen

Maragon au nom de ſes comités d'agriculture, des arts & des travaux publics réunis, & choiſir, parmi cette ſérie de projets qui y ſont ſi bien développés, ceux dont l'exécution ſera la plus utile au commerce & à l'induſtrie républicaine.

Mais, que les circonſtances accelèrent ou retardent cette époque qui eſt néceſſairement liée avec celle qui verra la fin de la lutte entre les républiques & les rois, il eſt indiſpenſable, citoyens légiſlateurs, que vous vous prononciez de la même manière que vous l'avez fait pour la taxe d'entretien des routes & naguère pour les droits de bac. Il faut que vous déclariez formellement que les fonds provenant de la taxe de navigation lui ſeront excluſivement affectés, & que tout fonctionnaire public qui en détournera la plus foible partie ſe rendra coupable de forfaiture.

Je terminerai l'expoſition du ſyſtême d'organiſation que votre commiſſion a arrêté de vous ſoumettre par quelques obſervations ſuccinctes ſur les différens fonctionnaires publics à la nomination deſquels il donnera lieu. Il ſeroit faſtidieux, après les diſcuſſions fréquentes & lumineuſes qui ont eu lieu dans cette enceinte depuis le commencement même de la ſeſſion actuelle, de rappeler les motifs qui doivent nous décider à confier cette nomination au Directoire exécutif. Eſpérons qu'éclairé enfin par une expérience longue & ſouvent fatale à la République, il n'élira que des gens d'une probité & d'une moralité à l'abri de toute attaque, méritant tout-à-la fois l'eſtime de leur concitoyens par leur aptitude & leur conduite privée, & la confiance du gouvernement par un dévouement ſincère à la choſe publique. C'eſt un axiôme bien vrai, ſur-tout en adminiſtration : le choix des ſujets qui doivent être chargés de la conduite d'une entrepriſe eſt le point le plus eſſentiel à ſon ſuccès.

De tous les détails dans leſquels nous nous ſommes vus forcés d'entrer, vous conclurez néceſſairement, citoyens collègues, que les beſoins de la navigation & la reſtauration des rivières ne peuvent s'ajourner davantage & qu'il eſt urgent d'adopter un mode d'organiſation qui en vivifie

toutes les branches. Satisfaite d'avoir démontré cette néceſſité, votre commiſſion appelle la méditation de chacun de vous ſur cet objet important, & ſon travail lui deviendra cher, pourvu qu'il en réſulte un terme aux maux & aux abus dont elle a déroulé l'effrayant tableau. Songez qu'il ne ſuffit pas que votre œil ait ſondé la profondeur de l'abyme fiſcal, il faut encore que vous ayez le courage de le combler. Songez que d'une part l'agriculture réclame des bras que la navigation ſeule peut lui rendre, & que de l'autre vos routes de terre ſont ſi cruellement fatiguées, qu'il ne ſuffit pas de pourvoir à leur réparation : vous ne pouvez véritablement les ſoulager qu'en rendant plus praticables & moins dangereuſes les routes ſur les eaux (1).

Ce n'eſt pas l'envie de nous livrer à une digreſſion étrangère, qui nous fera émettre un vœu répété dans tous les points de la République pour une prompte organiſation foreſtière & un ſage aménagement de ces propriétés nationales ſi précieuſes & ſi peu reſpectées. Lorſque la hache du vandaliſme & de la cupidité y promenoit la deſtruction & la mort,

---

(1) Si l'on compare les modiques frais d'une voiture par eau avec le prix d'une voiture par terre, quelle différence énorme n'en réſulte-t-il pas ! Un chariot attelé de ſix chevaux, conduit par deux hommes, ne porte que deux ou trois milliers : deux mariniers ſuffiſent à un bateau chargé de trois cents milliers. Un ſeul bateau épargne donc, & rend à la culture des terres le travail de 200 hommes & de 600 chevaux. La différence paroîtroit à peine croyable, ſi le calcul & les faits ne le démontroient pas; mais elle eſt effrayante par toutes ſes conſéquences. Suivant des relevés exacts du nombre des voitures occupées à tranſporter des marchandiſes dans l'intérieur de la France, on y compte environ vingt mille charriots ; ce nombre eſt même diminué de peur d'exagération : on les ſuppoſe n'être traînés que par deux chevaux, & conduits par un ſeul homme ; on voit d'un coup d'œil quarante mille chevaux & 20 mille hommes occupés à ſurcharger le prix des denrées & marchandiſes, & à détériorer les chemins qui exigent plus de cent mille hommes pour les réparer.

(Lalande, *des canaux de navigation*, pages 421 & 422.)

croiroit on que la navigation, qui auroit dû y gagner, en a reſſenti les plus cruelles atteintes ? les dévaſtateurs abatoient toutes les plantes ſans diſtinction, l'exploitation & le ſciage étoient mal ſoignés, les bois n'étoient point d'échantillon & vicioient inévitablement la conſtruction des bateaux. Une bonne loi déterminera non-ſeulement des coupes réglées, mais elle protégera les jeunes plantes qui feront naître l'eſpoir de ſervir un jour utilement aux conſtructions de tous les genres. La nature a aſſigné aux arbres comme aux hommes trois périodes d'exiſtence ou trois âges bien diſtincts. Elle gémit lorſqu'ils ſont détruits dans leur jeuneſſe ou leur printemps ; & ſi dans l'extrême vieilleſſe ou la décrépitude elle leur refuſe cette utilité & cette force de l'âge mûr, elle ſemble les en dédommager par le reſpect & la vénération dont elle les environne.

Repréſentans du peuple, nous ſommes comptables envers les générations préſente & future du retard que nous mettons à un travail attendu avec tant d'impatience. Acquérons encore de nouveaux droits à la reconnoiſſance de nos concitoyens. Rendons à nos montagnes, à nos côteaux leur plus bel ornement, repeuplons nos forêts, & nous ſerons encore utiles à la navigation. Nous oppoſerons des digues naturelles aux torrens qui roulant, ſur des terres meubles & dépouillées, viennent obſtruer nos rivières, & encombrer leur lit.

Les vérités utiles que nous venons de mettre ſous vos yeux ont été préſentées ſans art & ſans ornement. Votre commiſſion s'eſt perſuadée qu'à la tribune nationale, elles n'en ſeroient pas accueillies moins favorablement. Elle n'a rien exagéré, ni déguiſé, parce qu'elle a la conviction intime que le Corps légiſlatif a le moyen de tout réparer.

Qu'il lui ſoit permis de terminer ſon rapport par les réflexions ſuivantes. Si, de la bouche de nos plus cruels ennemis, ſont ſorties, au moment même de leur défaite, ces paroles remarquables. « Quel pays que celui des Fran» çais, où, lorſqu'il s'agit de ſoutenir une guerre avec

» éclat,

» éclat, le courage & la richeſſe ne s'épuiſent jamais ; où » les Français, réaliſant la fable de Cadmus, ſe montrent » prêts à tout entreprendre, &, par des manœuvres inconnues, par des prodiges de valeur, dont on n'avoit pas » l'idée, déconcertent les plus fiers conquérans. » Il ne ſuffit pas aujourd'hui pour les Français républicains de ſe montrer dignes de cette réputation ; il ne ſuffit pas, au moment d'une lutte nouvelle entre le deſpotiſme & la liberté, de ſe montrer invincibles : il faut encore, pendant que nos défenſeurs chaſſent devant eux les troupeaux d'eſclaves, & diſperſent les foudres ſur les ennemis extérieurs de notre patrie ; il faut, dis-je, ſurveiller avec ſoin dans l'intérieur, maintenir l'ordre & l'harmonie par-tout, comprimer les traîtres, épurer les mœurs, pratiquer les vertus, cultiver les ſciences & les arts, encourager le commerce, honorer & récompenſer toutes les profeſſions utiles, vivifier nos manufactures, conſerver, animer & étendre les différentes branches de l'induſtrie. Il faut, en un mot, poſer les véritables baſes de la proſpérité publique.

Français ! républicains ! l'Europe, l'Univers vous contemplent, & attendent en vous des modèles. Que l'eſprit national ſe réveille ! Secondez vos repréſentans, & uniſſons nos efforts. Redoublez de courage, acquittez vos contributions avec exactitude, activez vos travaux, fermez l'oreille à toutes les ſuggeſtions, & n'oubliez jamais que les vertus publiques ſe compoſent eſſentiellement de toutes les vertus privées. Ainſi la grande nation deviendra encore la plus heureuſe, & nous aurons mérité doublement de la patrie & de l'humanité.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conſeil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport d'une commiſſion ſpéciale (1) :

Conſidérant qu'il importe à l'agriculture & au commerce de faire diſparoître promptement les dangers & les abus qui entravent la navigation & le flottage ſur tous les fleuves, rivières & ruiſſeaux de la République, en ſtatuant par une loi générale ſur le régime, la police & l'organiſation adminiſtrative de cette branche de l'économie publique ;

Conſidérant qu'il n'eſt pas moins eſſentiel de pourvoir d'une manière certaine, & qui ne ſoit point à charge au tréſor public, aux dépenſes d'entretien, de réparation, & autres établiſſemens qu'elle néceſſite annuellement ;

Déclare qu'il y a urgence.

Le Conſeil, après avoir adopté l'urgence, prend la réſolution ſuivante :

TITRE PREMIER.

Principes généraux de la navigation.

ARTICLE PREMIER.

La navigation & le flottage ſur toutes les parties de la République ſont libres & permis à tous les citoyens français.

II.

Sont en conſéquence déclarés propriété commune & natio-

(1) La commiſſion étoit compoſée des repréſentans Gauthier (du Calvados), Labbé (du Loiret), Foncez (de Jemmapes) & du rapporteur.

nale le lit, le cours des fleuves & rivières navigables & flottables, tous canaux naturels servant à la navigation, flottage, irrigation ou déssséchement.

III.

Tous les canaux d'arts servant à la navigation sont de même déclarés propriété commune & nationale. A l'instant que le bien public l'exigera, ils seront à la disposition du gouvernement. Ceux qui s'en prétendroient usagers ou propriétaires, justifieront de leurs titres de concession ou de propriété ; lorsqu'ils auront été reconnus valables, ils auront droit à des indemnités proportionnées, arbitrées par le Directoire exécutif, & déterminées par le Corps législatif.

IV.

Il ne pourra, à l'avenir, être ouvert aucun canal, ni exécuté aucun établissement servant à la navigation, qu'avec l'autorisation préalable du Corps législatif, qui pourra, s'il le juge à propos, concéder l'usage du canal ou de l'établissement proposé pour un nombre d'années limité. La nue propriété en restera pour toujours à la nation, & elle sera inaliénable.

V.

Toute concession de canaux, toute aliénation de tout ou partie de rivières ou ruisseaux, ainsi que toute prise d'eau qui nuiroit à la navigation ou au flottage, sera supprimée sans indemnité, lorsque les concessionnaires ne justifieront d'aucun titre, ou justifieront de titres dérivans de la féodalité ou de l'usurpation ; il y aura lieu à indemnité, lorsque la concession aura eu lieu en vertu d'un abandon légal & moyennant une rétribution quelconque.

V I.

Il eſt défendu de deſſécher, ſous quelque prétexte que ce ſoit, les étangs ou réſervoirs d'eau ſpécialement deſtinés à alimenter les canaux employés directement ou indirectement à la navigation intérieure.

V I I.

Tous les ponts, chauſſées, pertuis, digues, écluſes, hollandages, pieux, turcies, levées & autres ouvrages publics conſtruits & à conſtruire pour la ſûreté & facilité de la navigation & du halage, ſont mis ſous la protection ſpéciale des lois & la ſurveillance la plus rigoureuſe des autorités conſtituées. Il eſt enjoint en conſéquence à toutes les adminiſtrations & à tous les fonctionnaires publics de veiller à ce que leſdits ouvrages ne ſoient dégradés, détruits, ni enlevés, & que ceux qui feroient ou occaſionneroient les dégradations ou deſtructions, ſoient traduits devant les tribunaux, condamnés en telle peine qu'il appartiendra, & tenus de réparer les dommages.

V I I I.

Dans les trois mois qui ſuivront la promulgation de la préſente loi, il ſera procédé dans chaque adminiſtration centrale par les ingénieurs du département & les différens commiſſaires du pouvoir exécutif près les cantons, à la viſite de toutes les rivières navigables & flottables, de tous les canaux d'irrigation & de deſſéchemens généraux : il ſera dreſſé procès-verbal de leur état, à l'effet de conſtater, 1°. les ponts, chauſſées, digues, écluſes, uſines, moulins & plantations utiles à la navigation, à l'induſtrie, au deſſéchement ou à l'irrigation des terres ; 2°. les établiſſemens de ce genre, les batardeaux, les pilotis, gords, pertuis, murs,

amas de pierres, terres, fascines, pêcheries, filets dormans & à mailles ferrées, réservoirs, engins permanens, & tous autres obstacles à la navigation & au cours de l'eau.

IX.

Copie de ces procès-verbaux sera envoyée au Directoire exécutif.

X.

Il sera dressé des états séparés de toutes les usines, moulins, chaussées & autres établissemens détaillés en l'article précédent, reconnus dangereux & nuisibles à la navigation, au libre cours des eaux, au desséchement & à l'irrigation des terres, mais dont la propriété sera fondée en titres.

XI.

Ceux de ces établissemens qui ne se trouveront pas fondés en titres ou qui n'auront d'autres titres que des concessions féodales abolies, seront détruits dans trois mois, à compter de la notification qui en sera faite aux propriétaires par l'administration centrale.

XII.

Lorsque le délai prescrit par l'article précédent sera expiré, & hors le cas d'obstacles reconnus invincibles, si la destruction ordonnée n'a pas été opérée par le propriétaire, elle sera faite à ses frais à la diligence du commissaire du Directoire exécutif de l'administration centrale.

XIII.

Ne pourront néanmoins les administrations centrales ordonner la destruction des chaussées, gords, moulins,

uſines, &c. qu'un mois après en avoir averti les adminiſtrations centrales des départemens inférieurs & ſupérieurs ſitués ſur le cours des fleuves ou rivières.

XIV.

Les adminiſtrations centrales des départemens inférieurs & ſupérieurs, qui auront ſujet de craindre le réſultat d'une deſtruction quelconque, en préviendront ſur-le-champ le Directoire exécutif, qui pourra, s'il y a lieu, ſuſpendre l'exécution de l'arrêté par lequel elle aura été ordonnée.

XV.

Il ne pourra être conſtruit par la ſuite aucun pont, chauſſée permanente ou mobile, aucune écluſe ou uſine, aucun batardeau, moulin, digue, pelière, ou autre obſtacle quelconque au libre cours des eaux dans les rivières navigables & flottables, dans les canaux d'irrigation & de deſſéchemens généraux, ſans l'autoriſation expreſſe du Corps légiſlatif, ſur l'avis préalable du Directoire exécutif.

TITRE II.

§. Premier.

Du lit & cours des fleuves & rivières navigables.

XVI.

Le lit des fleuves & rivières devant préſenter autant qu'il eſt poſſible une facilité continuelle au mouvement & paſſage des bateaux, trains, coches, radeaux & autres voitures, il ſera procédé, chaque année, à une époque périodique & dans la ſaiſon où les eaux ſont moins abondantes, 1°. au baliſage général & curement de toutes les rivières navigables ou

flottables ; 2°. aux réparations des établiſſemens de tout genre néceſſaires ou utiles à la navigation.

XVII.

Cette opération ſe fera aux frais du gouvernement ſous la direction & conduite des ingénieurs de département, ainſi que ſous la ſurveillance des autorités conſtituées.

XVIII.

Lorſque les établiſſemens ſuſceptibles de réparations ſeront de nature à être utiles ou néceſſaires pour la navigation d'une part, & en même temps profitables à quelques particuliers pour le ſervice de moulins ou uſines, ces particuliers concourront dans leſdites réparations ſuivant le degré d'utilité & la ſomme proportionnelle qui ſera déterminée par les ingénieurs des ponts & chauſſées & les adminiſtrations centrales.

XIX.

Aucun individu ne pourra mettre obſtacle, empêchement ni entrave, de quelque nature qu'il ſoit, aux paſſages des bateaux, ſoit montans, ſoit deſcendans.

En cas de contravention, les obſtacles ſeront enlevés & démolis aux frais des contrevenans, qui ſeront en outre condamnés à une amende qui ne pourra excéder 500 fr. ni être moindre de 200 fr., & aux dommages intérêts des marchands & voituriers.

XX.

Nul ne peut détourner les eaux des rivières & ruiſſeaux navigables & flottables, ni en altérer ou ſuſpendre le cours par des foſſés, tranchées, digues, pelières, canaux ou autrement, à moins que l'intérêt général ou l'utilité publique ne le commandent.

XXI.

Dans le premier cas, seront les contrevenans condamnés aux mêmes peines que celles portées en l'article XIX du présent titre.

Dans le second, la permission ne pourra être accordée que par le Directoire exécutif, sur le rapport & visite des ingénieurs en chef & l'avis préalable des administrations centrales.

XXII.

Nul ne pourra extraire ou faire extraire des sables, pierres ou autres matériaux, à douze mètres près des rivages des rivières navigables.

XXIII.

Lorsque dans le cours d'une rivière il se trouvera un obstacle naturel & caché pouvant nuire à la navigation & occasionner des naufrages ou avaries, & qu'il aura résisté aux travaux du balisage, les ingénieurs & agens de la navigation auront soin d'y faire établir & fixer un signe apparent pour prévenir les voyageurs & ceux qui fréquentent les rivières.

XXIV.

Si un bateau est coulé à fond, le propriétaire sera tenu de le faire relever dans la décade à compter du jour de l'accident. Dans le cas d'impossibilité de sa part, il y sera procédé par les agens de la navigation ou autres fonctionnaires publics, & tous les débris ou marchandises qui seront extraits appartiendront à la République.

XXV.

Il est défendu très-expressément de fermer ou remplir de

ſables ou pierres les routes vulgairement appelées *chevalis*, qu'on eſt obligé de faire dans les rivières lorſqu'elles ſont trop baſſes pour le paſſage des bateaux ou trains, comme auſſi d'arracher, couper ou changer les guides ou baliſes qui indiquent le meilleur cours de l'eau pour la navigation, à peine de 50 fr. d'amende.

XXVI.

Ceux qui, en vertu de conceſſion ou autre titre légal, poſſederoient des arches, gords, pertuis, moulins, digues & pêlières, ſeront tenus de donner à ces pertuis ou paſſages ſept mètres ſoixante-dix-neuf centimètres (vingt-quatre pieds) au moins de largeur.

XXVII.

A l'avenir, & pour les nouvelles conſtructions, ces mêmes pertuis ou paſſages ne pourront avoir moins d'un décamètre. Cette diſpoſition ne pourra être violée ſous aucun prétexte.

XXVIII.

Les meûniers, propriétaires & gardes des pertuis ou paſſages ſeront tenus d'en faire l'ouverture en tout temps, lorſqu'ils en ſeront requis, par les voituriers montant ou deſcendant leurs bateaux ou trains.

XXIX.

Ils ne pourront les refermer avant le paſſage de tous leſdits bateaux ou trains, & ils ſeront tenus de laiſſer couler l'eau néceſſaire pour le ſervice de la voiture.

XXX.

Lorſque les pertuis, vannes, gords, écluſes ou moulins

établis sur les rivières navigables seront susceptibles de réparations qui pourroient empêcher la navigation, les propriétaires seront tenus d'en faire la déclaration à l'administration municipale de leur canton un mois avant de commencer lesdits ouvrages & établissemens; cette déclaration sera suivie de publication.

XXXI.

On usera de la même précaution pour annoncer la confection desdits travaux & le rétablissement de la navigation.

XXXII.

Les contrevenans aux articles XXII, XXV, XXVIII, XXIX & XXX, seront punis des mêmes peines portées en l'article XIX du présent titre.

§. II.

Des mouvemens sur les fleuves & rivières.

XXXIII.

Il est défendu à tout marinier ou voiturier par eau d'aller par rivière avant le lever ou après le coucher du soleil, ni de voyager dans les temps de vent ou tempête, à peine de demeurer responsable de la perte des marchandises, & dommages intérêts de ceux à qui elles appartiennent.

XXXIV.

Tous ceux qui conduiront des bateaux ou trains en descendant les rivières seront tenus, avant de passer les ponts ou pertuis, d'envoyer un batelet avec un homme de leur équipage, pour reconnoître s'il n'existe point des bateaux

ou trains montans embouchés dans les arches ou pertuis des ponts, ou quelque autre obſtacle; auquel cas les bateaux deſcendans ſeront tenus de ſe garer juſqu'à ce que les montans ſoient paſſés ou les obſtacles levés de manière à rendre les arches ou pertuis des ponts entièrement libres; à peine par les contrevenans de répondre des dommages qui arriveroient ſoit aux bateaux & trains montans, ſoit à ceux deſcendans.

XXXV.

Lors du paſſage des ponts, pertuis ou autres endroits difficiles, le principal voiturier ou conducteur chargé de la conduite de pluſieurs bateaux ſera tenu de les découpler & de les faire paſſer ſéparément. Tous les autres mariniers ou employés ſeront tenus de ſe joindre à lui & de l'aider de leur travail, pour plus grande sûreté & plus prompte expédition, ſous les mêmes peines contre les uns & les autres, que celles portées aux deux articles précédens.

XXXVI.

Lorſqu'en pleine rivière des bateaux ou trains montans rencontreront des bateaux ou voitures publiques deſcendans ou avalans, les premiers ſeront tenus de ſe retirer vers la terre, & de s'y garer juſqu'après le paſſage de ceux deſcendans ou avalans.

XXXVII.

Lorſqu'il arrivera un naufrage occaſionné par cas fortuit ou une force majeure, & qu'il ne pourra point être imputé à aucune faute de la part du voiturier & conducteur principal, ni à une contravention aux articles précédens, la marchandiſe dont les bateaux naufragés ſe trouveront chargés, demeurera perdue pour le marchand ou le propriétaire, le

bateau demeurera perdu pour le voiturier, & les mariniers ou ouvriers perdront leur salaire. Dans le cas seulement où il n'y auroit que la marchandise de perdue ou avariée, le bateau qui la contenoit lui sera essentiellement affecté.

XXXVIII.

Il est interdit à tout voiturier de partir des ports de charge sans avoir une lettre de voiture; en cas de contravention, le marchand pourra refuser le paiement du prix de ladite voiture.

XXXIX.

Si le voiturier allègue que les marchands ou commissionnaires ont fait refus de lui délivrer des lettres de voiture, & qu'il justifie d'une sommation judiciaire & en bonne forme faite auxdits marchands ou commissionnaires, il en sera cru sur sa déclaration, tant pour la quantité des marchandises, que pour le prix de la voiture.

XL.

Il sera fait mention, dans les lettres de voiture, de la quantité & qualité des marchandises, du lieu où elles auront été ou devront être chargées, de celui de la destination & de l'époque du départ.

XLI.

Les marchandises chargées & embarquées, de quelque nature qu'elles soient, ne peuvent être arrêtées en navigation sous aucun prétexte; elles pourront néanmoins être saisies dans les ports ou gares, lorsqu'elles y seront arrêtées, à la charge par les saisissans de rembourser tous frais de voiture & salaires de mariniers, d'avancer les frais de garde, & en général de demeurer responsables de tous dommages-intérêts, & des effets de leur saisie.

TITRE III.

Des rivages & chemins de halage.

XLII.

Les rivages des fleuves, rivières & ruiſſeaux navigables doivent être libres dans toutes les ſaiſons de l'année.

XLIII.

Tous les propriétaires d'héritages aboutiſſans aux rivières ſeront tenus de laiſſer le long du bord & à compter de l'extrémité ſupérieure de la berge ou du perret, lorſqu'il en exiſtera, un eſpace de ſept mètres (1), ſoixante-dix-neuf centimètres pour le trait des chevaux de halage.

XLIV.

Il eſt défendu à tous propriétaires de faire aucune plantation, conſtruction, murs de clôture, ni ouvrir aucuns foſſés plus près du bord que d'un décamètre (2).

XLV.

En cas de contravention à l'article précédent, les arbres ſeront arrachés, les conſtructions abattues & démolies aux frais des contrevenans, ſans préjudice des réparations & dommages qu'ils pourroient avoir occaſionnés par leurs entrepriſes.

XLVI.

Sont également tenus tous propriétaires d'héritages abou-

(1) Vingt quatre pieds.

(2) Trente pieds ou environ.

tiſſans aux rivières & ruiſſeaux flottables à bûches perdues, de laiſſer le long des bords treize décimètres (1) de terrein pour le paſſage des ouvriers employés à la conduite des flots, trains ou radeaux, ſous les peines portées par l'article précédent.

XLVII.

Les chemins de halage ne peuvent ſervir que pour la navigation; excepté ce cas, les héritages ſur leſquels ils ſont établis ne peuvent être grevés d'aucune ſervitude envers qui que ce ſoit, à moins qu'elle ne fût fondée d'ailleurs en titres légaux.

XLVIII.

La fixation des chemins de halage, ainſi que l'ouverture de ce droit, lors d'une navigation nouvellement établie, ne donnent lieu à aucune indemnité en faveur des propriétaires riverains.

XLIX.

Dans le cas où un fleuve, rivière ou ruiſſeau, viendroit à changer de lit, le propriétaire de l'ancien terrein conſacré au chemin de halage rentrera dans tous ſes droits de propriété, & les mariniers ou ouvriers conduiſant les chevaux employés au halage ſeront tenus de ſuivre le nouveau chemin qui leur ſera indiqué.

L.

Il eſt défendu de faire paître & pacager aucuns beſtiaux dans l'étendue des chemins de halage & ſur les

(1) Quatre pieds.

berges ou perrets, comme auſſi d'y commettre aucune dégradation, à peine de 50 francs d'amende & de la reſponſabilité de tous dommages & intérêts.

L I.

Lorſque les propriétaires ou conducteurs de marchandiſes par eau, ſe trouveront contraints de rompre charge & de dépoſer leurs marchandiſes ſur des héritages riverains, ils ſeront tenus de payer au propriétaire dudit héritage une indemnité qui ſera fixée entre eux de gré à gré, &, en cas de difficulté, arbitrée par des experts en la manière accoutumée.

TITRE IV.

Des ports, des gares, & de leur police.

L II.

Les ports des fleuves, rivières, ruiſſeaux & canaux de la République ſont excluſivement deſtinés au chargement, déchargement, conſervation & ventes de toutes les marchandiſes ſuſceptibles du tranſport par eau.

Les gares ſont des lieux abrités où ſe placent les bateaux chargés & obligés de ſtationner.

L III.

Il ne peut exiſter aucune préférence ni pour les marchandiſes ni pour les perſonnes; en conſéquence, les chargemens, déchargemens ou ventes ſur les ports, ſe feront à tour de rôle & ſuivant l'ordre d'arrivée.

L IV.

Chaque eſpèce de marchandiſe a une place particulière qui lui eſt aſſignée ſur les ports.

L V.

Les bateaux vuides ne pourront être placés dans les ports & les gares au préjudice des bateaux chargés, sous aucun prétexte.

L V I.

Aussitôt que les bateaux sont liés & fermés, les marchands, propriétaires, voituriers ou conducteurs, sont tenus d'en ôter les gouvernaux, avirons, patouilles ou bâtons, & de les déposer dans leurs bateaux ou le long des bords, de telle manière qu'il ne puisse en résulter aucun dommage.

L V I I.

Il est absolument défendu de laisser sans lier aucun bateau soit vuide, soit chargé, comme aussi de les lier les uns aux autres & de les mettre en double; néanmoins, lorsque la localité rendra cette dernière position indispensable, ils devront toujours être liés & attachés à terre d'une manière solide, à peine contre les contrevenans d'une amende de 50 francs & de responsabilité de tous depens, dommages & intérêts pour raison des pertes qu'ils occasionneroient.

L V I I I.

L'ouverture & la clôture des ports se fait à des heures fixes. Lorsqu'ils sont clos, il est defendu à toutes personnes de s'y introduire, à peine de 100 francs d'amende & d'un emprisonnement de trois jours.

L I X.

Sont exceptés des dispositions de l'article précédent, les propriétaires ou conducteurs des marchandises qui y sont déposées,

déposées, les jeteurs d'eau, les gardes des ports & autres agens de la navigation.

L X.

Hors les cas de nécessité, jugés tels par l'administration municipale ou l'agent de la commune dans les lieux où ne siége pas l'administration municipale, il est défendu de se livrer à aucuns travaux sur les ports les décadi ou autres jours de fête républicaine, à peine de 100 francs d'amende & d'un emprisonnement qui ne pourra être moindre de trois jours, ni excéder deux décades.

L X I.

Celui qui commettra un vol sur les ports ou les gares sera condamné à quatre années de fers. Si le délit est accompagné d'effraction ou violence, la peine sera de huit années de fers; enfin il sera condamné à la peine de mort lorsque le vol aura été commis à main armée & avec attroupement.

L X I I.

Celui qui pendant la nuit s'introduira dans un bateau lié & garé, y commettra ou tentera d'y commettre un vol, sera puni de huit ans de fers; la peine sera double s'il étoit employé pour la conduite ou la garde dudit bateau.

L X I I I.

Celui qui, méchamment & avec l'intention du crime, déliera, coupera ou volera les liages, cables ou autres cordages d'un bateau, le blessera de manière à en opérer le naufrage, sera puni de huit années de fers, & de douze années si le crime a été commis pendant la nuit.

TITRE V.

Des mariniers & ouvriers employés à la navigation, & de leur salaire.

LXIV.

Il est défendu à tous citoyens & individus, de quelque profession qu'ils soient, de s'attribuer aucun droit exclusif sur la navigation des fleuves, rivières & canaux de la République; nul ne peut être contraint d'y rompre charge.

LXV.

Les mêmes défenses sont faites pour les ports & les gares, où les travaux, de quelque genre qu'ils soient, seront libres & permis à tous les citoyens.

LXVI.

Le salaire des mariniers ou autres ouvriers employés à la navigation, sera toujours fixé de gré à gré avec le propriétaire ou principal conducteur des marchandises.

LXVII.

Il est défendu à qui que ce soit, même sous prétexte de non paiement de salaire, de s'approprier dans les bateaux ou sur les ports & gares aucune portion de marchandises, sous les peines portées en l'art. LXI du titre IV de la présente loi.

LXVIII.

Lorsqu'un ouvrier aura traité pour la conduite ou autre

ſervice de bateaux, il ne pourra, ſous aucun prétexte, excepté les cas de maladie, abandonner les bateaux avant la fin du travail ou le terme du voyage, à peine de demeurer reſponſable des retards ou pertes qui en proviendroient, & de tous dépens, dommages & intérêts.

LXIX.

Tout marchand, propriétaire de marchandiſes, ou voiturier par eau, ſera libre de renvoyer, quand il lui plaira, un ouvrier pendant le cours de la navigation; mais, dans ce cas, il ſera forcé de lui payer le ſalaire convenu pour le voyage entier.

LXX.

Dans les temps de tempête, grands froids, inondation, & autres cas d'interruption forcée de la navigation, les mariniers ou autres ouvriers ne pourront abandonner leurs bateaux avant la décade expirée; ils ne pourront pour raiſon de cette ſtagnation exiger aucun ſupplément de ſalaire; mais pendant qu'elle durera, ils ſeront nourris aux frais du propriétaire ou conducteur principal des bateaux.

LXXI.

Toutes les conteſtations qui naîtront à raiſon du paiement ou de la fixation de ſalaires d'ouvriers & mariniers ſeront portées devant les tribunaux de commerce.

TITRE VI.

Des compagnies d'assurance.

LXXII.

Il pourra se former, sous l'autorisation des administrations centrales, des compagnies d'assurance, soit pour un trajet quelconque sur les rivières, fleuves & canaux, soit pour le passage des ponts, écluses & pertuis.

LXXIII.

Ces compagnies ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, s'arroger aucun droit ni privilége exclusif, conformément à l'article LXIV, titre V de la présente loi: en conséquence, il sera libre & permis à tous marchands, conducteurs de bateaux ou mariniers, de les employer ou non.

Elles fourniront devant les administrations centrales des cautionnemens suffisans pour répondre des marchandises & bateaux qui leur seront confiés.

LXXIV.

Lorsque ces compagnies ou leurs employés auront traité pour le trajet ou passage de quelque bateau, elles deviendront garantes & responsables de tous les événemens & cas fortuits.

LXXV.

En cas de naufrage ou avaries, tous les membres for-

mant lesdites compagnies d'assurance seront contraints solidairement & par corps de rembourser toutes les pertes ou dégradations, & de renvoyer indemnes les propriétaires des bateaux & marchandises qu'ils auront assurés.

LXXVI.

Le tarif contenant le salaire de ces assureurs sera fixé & déterminé, pour les différens bateaux & trajets de navigation, en présence des administrations centrales ; il ne pourra être augmenté que du consentement de ces mêmes administrations, & devra toujours être affiché aux portes extérieures des bureaux de ces compagnies.

TITRE VII.

De la taxe d'entretien de la navigation.

LXXVII.

Il sera perçu, d'après les bases indiquées par la présente, un droit appelé *taxe de navigation.*

LXXVIII.

Tous les *bateaux*, *toues*, *barquettes*, *bateaux normands*, *foncets*, *marnois*, *margotats*, *belandres*, *radeaux*, *bois de flottage*, *coches*, *galiotes*, *diligences*, & autres voitures publiques par eau, & généralement toute sorte de bâtimens servant au transport des personnes & des marchandises sur les fleuves, rivières & ruisseaux de la République, soit en montant, soit en descendant, y seront assujettis sans aucune exception.

LXXIX.

Dans aucun cas, les citoyens voyageant sur les rivières

ne pourront, sous le prétexte de la perception de la taxe, être arrêtés ni visités sur leurs personnes, ni à raison des marchandises qu'ils transportent.

Les contrevenans à ces dispositions seront poursuivis par voie de police correctionnelle, condamnés à 50 fr. d'amende & à un mois de prison. Ils seront en outre destitués, s'ils sont fonctionnaires publics ou agens de la navigation.

LXXX.

Les droits seront calculés de manière à ce qu'ils ne puissent être moindres de 25 cent. à raison de cinquante myriagrammes pesant pour le plus petit voyage, ni excéder un fr. 25 cent. aussi par chaque 50 myriagrammes pour le plus long transport.

LXXXI.

Les principales bases de ce travail seront l'éloignement & la distance d'un lieu à un autre, la facilité ou la difficulté de la navigation.

LXXXII.

Le Directoire exécutif arrêtera définitivement & publiera les tarifs de cette taxe sur les differens fleuves & rivières.

LXXXIII.

Il établira de même le nombre de bureaux de recette qui sera jugé nécessaire, & fixera les différens points où se percevra le droit d'entretien de la navigation. Il demeure enfin chargé de faire tous les réglemens généraux & locaux relatifs à cette perception.

LXXXIV.

Il y aura près de chaque bureau de recette un receveur

& un employé qui lui ſera ſubordonné, & qui portera le nom de *commiſſaire de rivière.*

LXXXV.

Lorſqu'il ſe préſentera un citoyen, ſoit marchand ou propriétaire, ſoit marinier, voiturier ou commiſſionnaire, pour acquitter le droit de navigation, le commiſſaire de rivière recevra d'abord ſa déclaration, qui ſera conſignée ſur un regiſtre deſtiné à cet uſage; il ſe tranſportera enſuite ſur les bateaux qui devront être ſtationnés dans la gare la plus prochaine, & vérifiera la ſincérité de la déclaration par la touille & le meſurage des bateaux.

LXXXVI.

Le droit ſera perçu conformément au rapport du commiſſaire de rivière.

LXXXVII.

Il pourra être perçu dans un bureau de recette pour la totalité du voyage.

LXXXVIII.

L'acquit ſera délivré par ſérie de numéros, & ſigné par le receveur : il contiendra le nom du propriétaire, l'indication ſommaire des marchandiſes, leur poids, le nombre des bateaux qui les contiennent, le lieu juſqu'où le droit a été perçu, & le montant de la ſomme payée.

LXXXIX.

Tout marchand, propriétaire ou conducteur de bateaux

qui outre-passera un bureau de recette sans y payer le droit de navigation, ou justifier de l'acquit de paiement de ce même droit, sera condamné à une amende de 50 fr., & au paiement d'autant de droits en sus qu'il auroit outrepassé de bureaux.

XC.

Sont solidaires & personnellement responsables de l'amende & du droit en sus, en cas de contravention, tous voituriers, conducteurs, mariniers, & généralement tous ouvriers employés dans les bateaux.

XCI.

Les contestations qui s'éleveront à raison de la perception de cette taxe seront portées devant les administrations centrales.

XCII.

Il est défendu à toutes personnes d'insulter ou de maltraiter les préposés & receveurs, ainsi que les autres agens de la navigation, ni de s'opposer par violences ou menaces à l'exercice de leurs fonctions, ni de briser ou endommager les bureaux, à peine de 300 francs d'amende, de tous dépens, dommages & intérêts, & de peines plus graves, le cas y échéant.

XCIII.

Les receveurs & commissaires de rivière, établis près des bureaux, ne pourront percevoir d'autres droits que ceux portés par le tarif, faire aucune remise, ni traiter ou transiger avec les contrevenans, sous peine de destitution, & d'une amende qui ne pourra être moindre de 100 fr., ni excéder 500 fr.

XCIV.

Il sera fourni aux prépoſés des regiſtres à talons, ſur leſquels ils porteront, jour par jour & par articles diſtincts, toutes les recettes qu'ils feront.

XCV.

Les receveurs verſeront, une fois par mois au moins, le montant de leur recette à la caiſſe du receveur-général de département.

XCVI.

Il eſt alloué au receveur-général du département, pour toute indemnité & frais de bureau, un dixième de centime par franc de recette brute.

XCVII.

Le receveur-général du département enverra, chaque mois, au miniſtre de l'intérieur & à l'adminiſtration centrale un bordereau des verſemens faits dans ſa caiſſe, ſans préjudice du bordereau général de ſes recettes, qu'il eſt tenu de fournir à la tréſorerie nationale.

XCVIII.

L'adminiſtration centrale pourra vérifier ou faire vérifier quand elle le jugera convenable, par l'adminiſtration municipale de la réſidence du prépoſé, l'état de ſes regiſtres & la ſituation de ſa caiſſe.

XCIX.

Les fonds provenans de la taxe d'entretien de naviga-

tion ſont ſpécialement deſtinés, 1°. au paiement des agens & employés à la navigation ; 2°. au paiement des réparations annuelles portées à l'art. XVI, ſection première du titre II de la préſente loi, & enfin à tous les autres travaux d'arts relatifs au libre cours des fleuves, rivières & canaux navigables.

C.

Il ſera diſtrait du produit annuel de la taxe d'entretien une ſomme de 50,000 fr. qui ſera miſe à la diſpoſition du miniſtre de l'intérieur, pour être diſtribuée à titre d'encouragement ou de récompenſe aux ouvriers navigateurs qui ſe ſeront diſtingués par quelque action d'éclat, ou par leur zèle & leurs talens dans l'exercice de leurs profeſſions.

C I.

Le miniſtre de l'intérieur pourra ſeul délivrer des ordonnances ſur le produit de cette taxe ; elles ſeront acquittées ſans retard par les receveurs-généraux des départemens ſur les fonds qui en proviendront.

C I I.

Les ordonnances ne pourront toutefois être acquittées par les receveurs-généraux, ſous peine de reſponſabilité & de forfaiture, que lorſqu'elles auront été viſées par les commiſſaires de la tréſorerie nationale. Ceux-ci ſeront tenus, ſous les mêmes peines, de donner leur viſa ou ordre de paiement ſans retard ſur toutes les ordonnances ayant pour objet les dépenſes énoncées en la préſente loi, & de le refuſer à celles qui auroient pour objet des dépenſes qui lui ſeroient étrangères.

C I I I.

La taxe de navigation eſt diſtincte, indépendante de tous

droits de canaux, passage de ponts, pertuis & écluses, conservés par l'article XV de la loi du 15 août 1790, qui continueront d'être perçus provisoirement comme ils l'ont été depuis cette époque, jusqu'à ce qu'une loi spéciale en détermine la fixation & la police.

TITRE VIII.

Des agens de la navigation & de leurs fonctions.

CIV.

Il sera établi pour le service de la navigation, outre les agens actuellement existans, des receveurs, des commissaires de rivière & des gardes-ports.

CV.

Le traitement des receveurs sera de 3000 fr., il leur sera alloué en outre chaque année une somme de 500 fr. pour frais de bureau. Ceux résidans à Paris auront un traitement de 4500 fr., & recevront 800 fr. de frais de bureau.

CVI.

Les receveurs de la navigation fourniront des cautionnemens en immeubles de 15,000 francs. Ils seront portés à 20,000 fr. pour ceux du département de la Seine.

CVII.

Les commissaires de rivière feront spécialement chargés de la visite, mesurage & touille des bateaux, ainsi que de la fixation de la taxe à percevoir.

Leur traitement ne pourra être moindre de 2000 fr. ni excéder 3,000 fr., excepté toutefois pour le département de la Seine, où il pourra être porté jusqu'à 3500 f.

CVIII.

Les commissaires de rivière auront aussi le droit d'inspection sur tous les bateaux, coches, batelets & généralement tous les bâtimens qui fréquentent les rivières; ils marqueront d'un marteau tous ceux dont l'usage leur paroîtra dangereux.

Ceux qui se serviront de bateaux ainsi réformés, seront punis d'une amende de 200 fr. & du double en cas de récidive.

CIX.

La garde, la police & la surveillance sur les différens ports & ateliers de construction pour la navigation intérieure, seront confiées à des garde-ports; leur traitement ne pourra être moindre de 800 fr. ni excéder 1200 fr.

CX.

Il sera nommé à toutes les places ci-dessus désignées par le Directoire exécutif.

CXI.

Aussitôt après la réception de leur commission, les receveurs & commissaires de rivière se présenteront à l'administration centrale du département où sera fixée leur résidence, y feront enregistrer & viser leur commission; ils prêteront le serment de haine à la royauté & à l'anarchie, & de remplir avec fidélité & exactitude les fonctions qui leur sont confiées.

CXII.

La formalité prescrite par l'article précédent aura lieu

devant les administrations municipales, en ce qui concerne les garde-ports.

CXIII.

Tous les procès-verbaux dressés par les agens de la navigation devront être écrits en entier & signés de leur main, à peine de nullité & de destitution.

CXIV.

Lorsque ces procès-verbaux constateront quelque délit portant peine afflictive ou infamante, ils seront sujets à l'enregistrement, affirmés devant le juge-de-paix, & envoyés aux commissaires du Directoire près les tribunaux compétens dans les vingt-quatre heures, à peine de nullité & de destitution des contrevenans.

CXV.

Les receveurs & commissaires de rivière porteront l'uniforme qui sera arrêté par le Directoire exécutif. Les gardes des ports auront seulement une marque distinctive.

CXVI.

Dans les cas graves & urgens ou d'infidélité reconnue, les administrations centrales pourront, sur la dénonciation des administrations municipales, suspendre les agens de la navigation, & les remplacer provisoirement; mais ils seront tenus d'en référer & faire passer de suite les motifs au Directoire exécutif par l'intermédiaire du ministre de l'intérieur.

TITRE IX.

Dispositions générales.

CXVII.

Le Directoire exécutif publiera les instructions nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

CXVIII.

Il prendra de même tous les arrêtés ou mesures de police que la différence des localités exigera.

CXIX.

Toutes les dispositions des anciennes lois & réglemens publiées jusqu'à ce jour, relativement à la navigation intérieure, sont abrogées, en ce qu'elles ont de contraire à la présente.

CXX.

La présente résolution sera imprimée ; elle sera portée au Conseil des Anciens par un messager d'état.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Nivose an 7.